Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/2243

27. 10. 78

Sachgebiet 9

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lemmrich, Dr. Jobst, Dreyer, Feinendegen, Hanz, Frau Hoffmann (Hoya), Pfeffermann, Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Sick, Straßmeir, Tillmann, Dr. Waffenschmidt, Weber (Heidelberg), Kiechle, Kolb, Susset und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 8/2182 –

Wegekostengutachten des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung im Auftrag des Bundesministers für Verkehr

Der Bundesminister für Verkehr – A 21/20.30.61 – hat mit Schreiben vom 26. Oktober 1978 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft und dem Bundesminister der Finanzen die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

Die Zahlen für das Jahr 1972 stellen nicht mehr die letzten verfügbaren Daten im Bereich der Ermittlung der Wegekosten dar. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) hat inzwischen eine Berechnung der Wegekosten für das Jahr 1975 durchgeführt.

Für die einzelnen Verkehrszweige ermittelte das DIW folgende zeitlich miteinander vergleichbare Kostendeckungsgrade:

Verkehrszweig	1966	1972	1975
Deutsche Bundesbahn (Schienenverkehr)	67,1	53,6	45,6
darunter: Wagenladungsverkehr	76,8	58,8	47,8
Straße	82,6	72,9	64,2
darunter: Personenkraftwagen und Kombi	114,4	99,8	86,3
Nutzfahrzeuge des Güterverkehrs	67,3	60,5	49,5
Binnenwasserstraßen	7,7	4,9	4,8

Hierbei ist zu berücksichtigen, daß angesichts der verschiedenen möglichen Berechnungsverfahren, die ausgewiesenen Kostendeckungsgrade keine absolut feststehende Größe darstellen. Die genannten Zahlen sind deshalb in erster Linie geeignet, die zeitliche Entwicklung zu veranschaulichen.

Die Abweichungen der vorstehenden Zahlen für 1972 von den in der Anfrage genannten Werten beruhen im wesentlichen auf der Einbeziehung der Grundstücke in das Wegeanlagevermögen sowie der Berücksichtigung von Ausgleichszahlungen an die Deutsche Bundesbahn bei den Einnahmen in das Berechnungsverfahren des DIW für 1975. Entsprechende Korrekturen wurden deshalb auch für die Vorjahre vorgenommen.

1. Was waren für die Bundesregierung die Gründe dafür, die von einer Arbeitsgruppe Wegekosten im Bundesverkehrsministerium für 1966 aufgestellte Wegekostenrechnung fortschreiben zu lassen?

Die vom DIW fortgeschriebenen Wegekostenrechnungen dienten dem Ziel, mehr Informationen, insbesondere über die zeitliche Entwicklung in diesem Bereich zu erhalten.

2. Ist aus der Tatsache, daß für die Wegekosten-Fortschreibung 1972 der methodische Ansatz der Wegekostenenquête des Bundesverkehrsministeriums von 1966 zugrunde gelegt wurde, zu schließen, daß die Bundesregierung diesen methodischen Ansatz und die daraus resultierenden Ergebnisse als für sie politisch verbindlich anerkennt?

Der von dem DIW gewählte methodische Ansatz entspricht nicht in allen Punkten dem von der Arbeitsgruppe des Bundesverkehrsministeriums für das Jahr 1966 gewählten Verfahren.

Eine wirtschaftswissenschaftlich allgemeingültige Methode zur Ermittlung und Zurechnung von Kosten im Wegebereich gibt es nicht. In der Fortschreibung für das Jahr 1975 wurde deshalb auch erstmalig nicht nur ein Verfahren angewendet, sondern es wurden Varianten nach den hauptsächlich in der Diskussion befindlichen Methoden berechnet.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die in der fortgeschriebenen Wegekostenrechnung für 1972 ermittelten unterschiedlichen Kostendeckungsgrade bei den einzelnen Verkehrsträgern?

Das Kriterium des Deckungsgrades der Wegekosten ist insbesondere für die Beurteilung von etwaigen Wettbewerbsverzerrungen im Güterverkehr von Bedeutung. Aufgrund der vorliegenden Zahlen kann festgestellt werden, daß

— erhebliche Wettbewerbsverzerrungen zwischen der Eisenbahn einerseits und der Binnenschiffahrt andererseits bestehen,

— keine nennenswerten Wettbewerbsverzerrungen zwischen dem Straßengüterverkehr und dem Wagenladungsverkehr der DB existieren,
— im internationalen Straßengüterverkehr wegen der unterschiedlichen Anlastung von Wegekosten in den einzelnen Staaten Wettbewerbsungleichheiten vorhanden sind.

4. Welche konkreten verkehrspolitischen Konsequenzen auf nationaler und EG-Ebene will die Bundesregierung aus der Wegekosten-Fortschreibung 1972 ziehen?

Nach Auffassung der Bundesregierung sind Lösungen zur Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen im Bereich der Anlastung der Wegekosten nicht im nationalen Alleingang, sondern nur im europäischen Rahmen möglich.

Der Bundesminister für Verkehr ist daher auch vom Bundeskabinett beauftragt worden, den Abbau von Wettbewerbsverzerrungen im Rahmen internationaler Regelungen zu verfolgen.